

**DASAR PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN  
ARSITEKTUR  
(DP3A)  
TAMAN LALU LINTAS DI SURAKARTA  
(SEBAGAI SARANA PENDIDIKAN TRANSPORTASI YANG REKREATIF)**



Diajukan sebagai Pelengkap dan Syarat  
Guna Mencapai Gelar Sarjana Teknik Arsitektur  
Universitas Muhammadiyah Surakarta

Disusun oleh :

**Puja Kesuma**

**D 300 060 001**

**JURUSAN TEKNIK ARSITEKTUR  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA**

**2010**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Pengertian Judul**

Konsep perancangan dan perancangan arsitektur yang berjudul **“Taman Lalu Lintas di Surakarta (Sebagai Sarana Pendidikan Transportasi yang Kreatif)”**, dari judul tersebut dapat diartikan perkata sebagai berikut:

Taman:	Kebun yg ditanami dengan bunga-bunga dan sebagai tempat bersenang senang ( <i>www.wikipedia.com, 2010</i> ).
Lalu lintas:	Gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan ( <i>www.wikipedia.com, 2010</i> ).
Surakarta:	Suatu nama daerah tingkat II yang berbentuk kotamadya terletak di bagian timur propinsi Jawa Tengah ( <i>Kamus Besar Bahasa Indonesia, Balai Pustaka</i> ).
Sarana:	Segala sesuatu yg dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud atau tujuan ( <i>www.wikipedia.com, 2010</i> ).
Pendidikan:	Proses pengubahan sikap dan tata laku seseorang atau kelompok orang dalam usaha mendewasakan manusia melalui upaya pengajaran dan pelatihan ( <i>Kamus Besar Bahasa Indonesia, Balai Pustaka</i> ).
Transportasi:	Pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi ( <i>www.wikipedia.com, 2010</i> ).
Rekreasi:	Penyegaran kembali badan dan pikiran atau sesuatu yg menggembarakan hati dan menyegarkan ( <i>Kamus Besar Bahasa Indonesia, Balai Pustaka</i> ).

**“Taman Lalu Lintas di Surakarta (Sebagai Sarana Pendidikan Transportasi yang Kreatif)”** berarti: sebuah tempat/wadah yang berfungsi sebagai tempat belajar dan memahami peraturan-peraturan, tata tertib serta disiplin berlalu lintas baik darat, laut maupun udara. Selain sebagai tempat belajar taman lalu lintas juga berfungsi sebagai arena rekreasi dengan berbagai fasilitas yang ada.

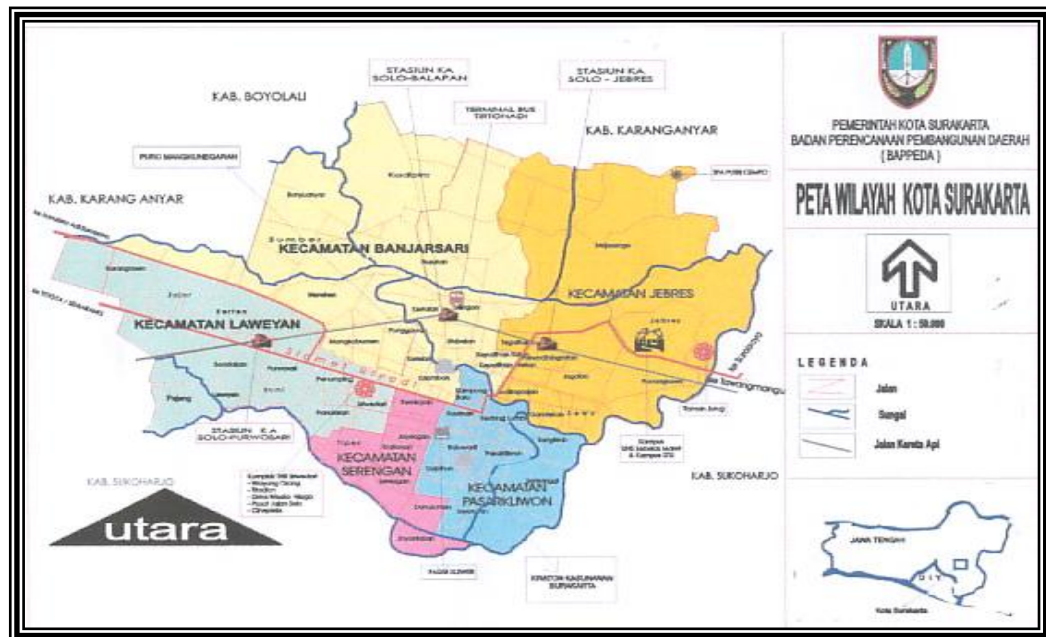
## **1.2. Latar Belakang**

### **1.2.1. Kota Surakarta**

Dalam strategi pengembangan nasional maupun kebijakan Pemerintah Daerah Tingkat I Jawa Tengah, Surakarta melengkapi fungsi-fungsi lain sebagai kota budaya, olahraga, pariwisata, industri, perdagangan dan studi. Visi dan misi Kota Surakarta untuk masa 20 tahun mendatang dengan Trikrada Utamanya yang diharapkan menjadi jatidiri fungsi kota, yaitu pengembangan sektor-sektor: Pariwisata, Budaya dan Olahraga.

Perkembangan wilayah Kota Surakarta yang menuntut Kota Surakarta sebagai kota budaya, pariwisata, pendidikan, olahraga, industri dan perdagangan mendorong pembangunan kota untuk dapat memberikan fasilitas-fasilitas yang lebih memadai untuk mewadahi kegiatan-kegiatan yang muncul. seiring dengan perkembangan tersebut dan kegiatan-kegiatan yang mendukung berkembangnya wilayah Kota Surakarta itu sendiri.

Posisi Surakarta sebagai bagian SUBOSUKAWONOSRATEN yang dikelilingi daerah lain bisa menjadi point lebih bagi kota Surakarta. Potensi berkembangnya Kota Surakarta ditandai dengan dibangunnya jalan tol Semarang-Surakarta yang akan semakin mempercepat akses baik dari arah barat maupun dari arah timur.



**Gambar 1.1. Peta Kota Surakarta**  
(Sumber: Bappeda Kota Surakarta, 2010)

Secara geografis Kota Surakarta memiliki potensi, dimana kota Surakarta terletak pada jalur antara dua kota yang berkembang pesat yaitu Yogyakarta dan Surabaya. Dengan demikian akan memberikan aspek hubungan dan fungsi secara regional terhadap Kota Surakarta. Sehingga kota Surakarta berpeluang terhadap pengembangan potensi sebagai kota studi. Pengembangan ini bisa terlihat dengan adanya fasilitas dari tingkat rendah sampai dengan studi tinggi.

Upaya peningkatan pendidikan di Kota Surakarta dilakukan melalui berbagai tingkatan fasilitas studi, mulai dari taman kanak-kanak (TK) hingga studi tinggi. Selain itu juga Kota Surakarta memiliki banyak perguruan tinggi yang berkualitas, dimana jumlah perguruan tinggi tersebut mencapai 32 perguruan tinggi.

### **1.2.2. Perkembangan Lalu lintas Darat**

Kota Surakarta merupakan kota dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi, dimana dikelilingi 7 kabupaten yang disebut SUBOSUKAWONOSRATEN dan terletak antara jalur ibukota propinsi Jawa Tengah dan Yogyakarta. Tingkat kepadatan lalu lintas di Kota Surakarta dari waktu ke waktu semakin tinggi terlihat dari penggunaan kendaraan bermotor pribadi yang semakin bertambah. Hal tersebut membuat pihak Kepolisian Lalu Lintas Kota Surakarta gencar dalam melakukan penertiban/operasi kendaraan baik di jalur keluar-masuk kota ataupun di jalur utama dalam kota.

Fenomena kesemrawutan lalu lintas paling mudah terlihat yaitu pada saat jam sibuk (antara jam 06.30-08.00), dimana waktu tersebut merupakan waktu aktifitas sekolah dan para pekerja. Pelanggaran yang paling banyak adalah pelanggaran yang dilakukan oleh anak sekolah, dengan tidak memakai helm terutama yang berboncengan.

Selain masalah pelanggaran lalu lintas ada masalah lain yang tidak jarang terjadi di kota-kota besar khususnya Surakarta, adapun kemacetan lalu lintas terjadi pada saat sejumlah pelaku lalu lintas menggunakan fasilitas transportasi (jalan) yang ada pada waktu yang bersamaan, dengan beban yang melebihi fasilitas tersebut.

Berikut adalah beberapa contoh pelanggaran yang sering terjadi di Kota Surakarta:



**Gambar 1.2. Pelanggaran Lalu lintas di Jl. Jend. Sudirman**  
(Sumber: survey, 2010)



**Gambar 1.3. Pelanggaran Lalu lintas di Jl. Slamet Riyadi**  
(Sumber: survey, 2010)

#### **A. Kecelakaan Darat**

Kepolisian mencatat angka kriminalitas dan kecelakaan lalu lintas masih cukup tinggi di Wilayah Surakarta. Bahkan, pada tahun 2007 lalu, kecelakaan lalu lintas di Polwil Surakarta menduduki peringkat tertinggi dibanding lima Polwil lainnya di Jawa Tengah. Pada tri wulan pertama 2008, angka tersebut cenderung naik ([www.detik.com](http://www.detik.com), 2010).

Berikut adalah data kecelakaan yang terjadi di Surakarta tiga tahun terakhir:

- a) Dari bulan Januari hingga Desember 2008 telah terjadi 596 kasus kecelakaan lalu-lintas, 29 korban di antaranya meninggal dunia, 10 luka berat, 718 luka ringan serta kerugian materiil sekitar Rp211,29 juta.
- b) Pada 2009 dalam periode yang sama terjadi kecelakaan sebanyak 607 kasus, 10 orang korban meninggal dunia, luka berat tiga orang, luka ringan 670, serta kerugian sebanyak Rp190,35 juta.
- c) Periode Januari-Maret 2010 tercatat ada 42 orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu-lintas di jalan raya. Angka ini lebih tinggi dari pada triwulan sebelumnya. Pada peristiwa lakalantas pada Oktober hingga Desember 2009, tercatat hanya 34 orang meninggal dunia. berdasar data yang diperoleh dari Subbag Lantas Polwil Surakarta, korban kecelakaan yang meninggal pada 2010 sebagian besar berstatus pelajar dan swasta.

## **B. Faktor Penyebab Kecelakaan**

Banyaknya peristiwa kecelakaan lalu lintas ini 94% diantaranya disebabkan karena faktor *human error*. Sebagian besar korban adalah anak-anak muda usia 13 sampai 30 tahun, *Human error* ini didominasi oleh orang-orang yang telah paham peraturan berlalu lintas namun belum sadar untuk mentaati peraturan. Kurangnya kesadaran dalam mentaati peraturan lalu lintas tersebut selain berakibat fatal bagi dirinya sendiri juga dapat mengancam keselamatan pengendara lainnya.

Kecelakaan lalu lintas pada hakekatnya berawal dari pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengguna jalan yang tidak memperhatikan keselamatan lalu lintas. Keselamatan lalu lintas dapat dibangun dengan melaksanakan program keselamatan dengan dukungan dan kerja sama di semua sektor utama. Dengan menitikberatkan pada jumlah korban yang selamat, bukan pada penurunan jumlah kematian atau jumlah korban karena penurunan jumlah korban hampir tidak terjadi di saat pertumbuhan motorisasi yang cepat di kota Surakarta. Dari buku pedoman keselamatan lalu lintas yang dikeluarkan ADB (*Asian Development Bank*) ada 3 tahapan pendekatan intervensi keselamatan lalu lintas antara lain:

a) Membangkitkan Kepedulian

Dimana dalam tahap ini sasarannya adalah masyarakat yang tidak peduli keselamatan lalu lintas, melakukan survey awal dan mencari dana untuk melaksanakan survey awal.

b) Rencana Aksi Keselamatan Prioritas

Dimana dalam tahap ini melaksanakan pengembangan keselamatan lalu lintas, membangun strategi keselamatan lalu lintas, membentuk Dewan Keselamatan lalu lintas dan mengadakan tenaga ahli dalam bidang keselamatan lalu lintas.

c) Pembuatan Program 1 Tahunan

Adapun kegiatan yang dilakukan antara lain pelaksanaan aksi prioritas, membuat rencana 1 tahunan dan pengadaan investasi pemerintah di bidang keselamatan lalu lintas. Kemudian setelah melaksanakan pendekatan intervensi keselamatan lalu lintas yaitu melaksanakan Program Keselamatan lalu lintas dengan sasaran dan



tujuannya yaitu pengurangan jumlah kecelakaan lalu lintas dan korban serta jumlah korban meninggal dunia dan luka-luka yang dapat diselamatkan. Selain itu pula melakukan pencarian dana kegiatan keselamatan lalu lintas dengan bersumber dari anggaran pemerintah, pungutan pemakai jalan, dana untuk jalan, dana keselamatan lalu lintas, kontribusi pihak swasta, asuransi KBM, penegakan penerapan dana dan bank-bank pembangunan.

### **1.2.3. Perkembangan Lalu lintas Laut**

Kecelakaan angkutan laut yang menelan banyak korban jiwa dan harta benda terjadi silih berganti. Namun, akar penyebab kecelakaan angkutan laut tersebut belum ditangani secara serius oleh pemerintah, khususnya departemen perhubungan. Akibatnya bahaya maut selalu mengintai pengguna jasa angkutan laut setiap saat. Potret transportasi laut Indonesia saat ini boleh dikatakan sangat buram. Buruknya sistem transportasi laut itu juga disebabkan tidak adanya pengadilan maritim yang menangani kasus-kasus kejahatan yang terjadi di laut.

#### **A. Kecelakaan Laut**

Hingga saat ini pemerintah belum mampu mengatasi persoalan angkutan laut yang esensial yang menyangkut sistem pemeriksaan kepelabuhan, kelayakan kapal, hingga buruknya manajemen perusahaan pelayaran. Hal-hal di atas dapat menjadi penyebab awal munculnya berbagai kecelakaan laut. Berikut adalah kecelakaan laut yang di rekap oleh KNKT:

**Tabel 1.1. Kecelakaan Laut**

<b>REKAP DATA</b>	<b>Jumlah</b>
<b>Jumlah kecelakaan yang tercatat di data base 2008</b>	<b>44</b>
<b>Satus Investigasi</b>	
<b>Diinvestigasi penuh KNKT</b>	4
<b>Diinvestigasi Ditjen Perhubungan Laut</b>	40
<b>Jumlah kapal yang terlibat berdasarkan jenis kapal</b>	
Kapal Cargo	9
Kapal Cargo Penumpang	-
Kapal Container	1
Kapal Curah	-
Kapal Ikan	4
Kapal Layar Motor	4
Kapal Motor Kayu	15
Kapal negara	-
Kapal Penumpang	-
Kapal Perang	-
Kapal Ro Ro Penumpang	3
Kapal Tanker	6
Kapal Supply	-
LCT	1
Speed Boat	1
Tongkang	1
Tug Boat	-
Yacht	-
<b>Jumlah</b>	<b>45</b>
<b>Jumlah kapal yang terlibat berdasarkan Bendera kapal</b>	
Indonesia	43
Asing	2
<b>Jenis kecelakaan</b>	
Bocor	1
Hanyut	1
Kandas	7
Kerusakan Konstruksi	-
Kerusakan Mesin	6
Meledak	-
Menabrak Dermaga	-
Menabrak Tiang Jembatan	-
Miring	-
Orang Jatuh ke Laut	1
Tenggelam	18
Terbakar	9
Terbalik	-
Tubrukan	1
<b>Jumlah</b>	<b>44</b>
<b>Kerugian</b>	
<b>Korban Jiwa</b>	
Cedera Fatal/Meninggal/Hilang	32
Cedera Serius	1
Cedera Berat	12
Cedera Ringan/Selamat	68

(Sumber: KNKT, 2008)

## **B. Faktor Penyebab Kecelakaan**

Dalam hal penanganan masalah kecelakaan lalu lintas laut ini hal utama yang harus diperhatikan adalah mengenai angkutan laut, angkutan laut merupakan moda transportasi yang sarat regulasi. Untuk itu, Indonesia harus meratifikasi berbagai konvensi yang dikeluarkan oleh *The United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) serta berkewajiban mentaati berbagai regulasi. Di PBB ada badan khusus yang menangani bidang maritim, yakni *International Maritime Organization* (IMO), yang secara umum mengatur keamanan angkutan laut, pencegahan polusi serta persyaratan, pelatihan dan pendidikan awak kapal. Selain itu, data statistik IMO menunjukkan bahwa 80 persen dari semua kecelakaan kapal di laut disebabkan oleh kesalahan manusia akibat buruknya sistem manajemen perusahaan pemilik kapal ([www.blogpatrol.com](http://www.blogpatrol.com), 2010).

Dengan adanya IMO tiap negara anggota (*flag state*) mempunyai tanggung jawab untuk melakukan berbagai konvensi internasional bagi kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya.

Prinsip dasar keselamatan pelayaran menyatakan bahwa kapal yang hendak berlayar harus berada dalam kondisi *seaworthiness* atau laik laut. Artinya, kapal harus mampu menghadapi berbagai *case* atau kejadian alam secara wajar dalam dunia pelayaran, selain itu kapal layak menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan anak buah kapal (ABK)-nya, kelayakan kapal mensyaratkan bangunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik. Nakhoda dan ABK harus berpengalaman dan bersertifikat. Perlengkapan, *store* dan *bunker*, serta alat-alat keamanan memadai dan memenuhi syarat.

#### 1.2.4. Perkembangan Lalu lintas Udara

Perkembangan lalu lintas udara di Indonesia sangat pesat, hal ini terbukti dengan banyaknya maskapai-maskapai penerbangan yang ada di Indonesia, rute-rute penerbangan sendiri telah mampu mencapai hampir seluruh daerah di Indonesia. Di Surakarta sendiri lalu lintas udara berkembang dengan sangat cepat hal ini di buktikan dengan di kembangkannya bandara Adi Sumarmo, bandara Adi Sumarmo tidak hanya melayani penerbangan domestik juga telah melayani penerbangan mancanegara. Berikut adalah data lalulintas penerbangan dan penumpang di bandara internasional Adi Sumarmo Surakarta tahun 2007:

**Tabel 1.2. Data Lalu lintas di Bandara Adi Sumarmo**

Bulan	Jumlah Pesawat Terbang Domestik			Jumlah Penumpang Komersial		
	Datang	Berangkat	Jumlah	Datang	Berangkat	Jumlah
Januari	190	191	381	19.160	20.534	39.694
Februari	158	157	315	15.535	14.788	30.323
Maret	185	184	369	18.684	17.931	36.615
April	178	178	356	19.157	18.794	37.951
Mei	830	839	1669	21.094	20.822	41.916
Juni	179	179	358	21.502	20.491	41.993
Juli	186	186	372	23.358	22.949	46.307
Agustus	766	766	1532	22.808	21.995	44.803
September	715	715	1430	18.959	18.478	37.437
Oktober	295	295	590	24.551	22.610	47.161
Nopember	187	185	372	22.387	22.524	44.991
Desember	205	204	409	23.159	21.794	44.953

(Sumber: PT. Angkasa Pura, 2007)

## **A. Kecelakaan Udara**

Keselamatan Penerbangan merupakan hal yang terpenting dalam pengoperasian pesawat terbang, karena dalam suatu penerbangan yang dioperasikan oleh suatu *airline*, hal yang terpenting harus dipenuhi oleh *airline* tersebut yaitu faktor keselamatan dalam penerbangan. Selain itu juga Dalam dunia penerbangan, terdapat tiga hal yang saling berkaitan, yaitu keamanan, keselamatan dan kecelakaan penerbangan. Menurunnya tingkat keamanan dan keselamatan penerbangan dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan dalam penerbangan. Oleh karena itu, ke-3 hal ini sangat saling berkaitan satu dengan yang lainnya. Setiap terjadi musibah kecelakaan penerbangan memang perlu dilakukan pencegahannya. biasanya tim investigasi atau penyidik kecelakaan pesawat terbang akan meneliti sebab-sebab kecelakaan dari aspek keamanan dan keselamatan terbang yang meliputi berbagai faktor, dengan tujuan agar kecelakaan serupa dapat dicegah di kemudian hari. Memang dibutuhkan waktu yang cukup lama untuk mempelajari dan mengungkap penyebab sebuah kecelakaan yang meliputi berbagai data yang terkait dengan operasi penerbangan saat itu, termasuk rekaman pembicaraan antara pilot dengan petugas pengatur lalu lintas udara (*air traffic control*) di tower bandar udara di menit-menit terakhir sebelum kecelakaan terjadi. Biasanya dalam pemeriksaan yang dilakukan oleh tim investigasi kecelakaan penerbangan hanya dibahas faktor penyebab pokok yang terdiri atas faktor manusia, mesin dan media karena ketiganya ini merupakan penyebab utama, sedangkan faktor-faktor yang lain hanyalah sekadar pendukung saja.

Berikut adalah peristiwa kecelakaan pesawat terburuk di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir:

- a) 30 November 2004, Pesawat Lion Air MD-82 yang mengangkut 146 penumpang dan 7 awak tergelincir tergelincir keluar dari landasan pacu di Bandar Udara Adi Sumarmo, Solo, Jawa Tengah.
- b) 7 November 2002, Sebuah pesawat kecil bermesin tunggal BN-2A *Islander Dirgantara Air Servica* (DAS) jatuh hanya dua menit setelah *take off* dari Bandara Juwata, Tarakan, Kalimantan Timur. Kecelakaan ini menewaskan enam dari sembilan penumpang, ditambah pilot Capt. M. Yusuf yang turut menjadi korban.
- c) 19 Desember 1997, Pesawat Boeing 737-300 milik maskapai penerbangan *Silk Air* menukik dari ketinggian 30.000 kaki ke dasar Sungai Musi, Palembang, Sumatera Selatan. Seluruh penumpang dan awak pesawat yang berjumlah 104 orang tewas dalam kejadian ini.
- d) 26 September 1997, Pesawat Airbus A-300-B4 milik Garuda Indonesia dengan penerbangan GA 152 jatuh di Desa Buah Nabar, Kecamatan Sibolangit, Kabupaten Deli Serdang, Sumatra Utara - sekitar 32 km dari Bandara Polonia Medan. Kecelakaan ini menewaskan seluruh penumpangnya yang berjumlah 222 orang dan 12 awak. Hingga kini peristiwa tersebut merupakan kecelakaan pesawat terbesar dalam sejarah penerbangan Indonesia.
- e) 22 Mei 1997, Sebuah pesawat CN-235 versi militer yang dikemudikan pilot uji IPTN Erwin Danuwinata, jatuh di lapangan udara Gorda, Serang, Jawa Barat saat melakukan uji dropping barang dan menewaskan keenam awaknya.

## **B. Faktor Penyebab Kecelakaan**

Sebagian orang berpikir kalau penyebabnya adalah kesalahan pilot, teknisi pesawat atau maskapai penerbangan itu sendiri. tapi lebih dari itu, penyebab kecelakaan pesawat yang paling penting dan sulit untuk terdeteksi adalah penumpang itu sendiri. beberapa penyelidikan bahwa penyebab kecelakaan pesawat adalah sesuatu yang sepele seperti lupa mematikan *handphone*, laptop, PDA dan lain lain. intinya segala perangkat elektronik. Hal tersebut terjadi dikarenakan ketika peralatan elektronik menyala maka akan memancarkan gelombang yang mengganggu gelombang pesawat sehingga terjadilah gangguan *signal jamming* yang menyebabkan kecelakaan. Pada dasarnya, dengan mematuhi prosedur keselamatan yang berlaku maka dapat meningkatkan keselamatan dalam penerbangan. prosedur keselamatan ini terkadang merupakan hal-hal yang sepele untuk dilakukan akan tetapi efeknya sangat besar dalam meningkatkan keselamatan penerbangan antara lain dengan menon-aktifkan telepon genggam selama penerbangan berlangsung agar tidak mengganggu sistem navigasi dari pesawat tersebut.

Selain perilaku diatas, ada juga hal-hal lain yang dapat dilakukan untuk meningkatkan keselamatan, yaitu:

- a) Memberikan sanksi yang jelas dan tegas terhadap pihak-pihak yang melakukan pelanggaran.
- b) Meningkatkan kesejahteraan para pihak yang berhubungan dengan keselamatan penerbangan, misalnya adalah pemerintah menaikkan gaji pegawai ATC.
- c) Banyak melakukan sosialisasi keselamatan, misalnya dengan menempel banyak poster yang menerangkan tentang pentingnya mematuhi prosedur penerbangan.

### **1.3. Rumusan Permasalahan**

Bagaimana merancang kawasan taman rekreasi yang dapat difungsikan sebagai tempat untuk memberikan pendidikan berlalu lintas melalui belajar dan memahami peraturan-peraturan, tata tertib dan disiplin berlalu lintas baik darat, laut, maupun udara, serta sebagai sarana rekreasi dengan berbagai fasilitas edukasi yang rekreatif.

### **1.4. Persoalan**

- a) Bagaimana mencari dan menganalisa lokasi yang sesuai dengan proyek Taman Lalu lintas di Surakarta?
- b) Bagaimana menganalisa dan menentukan konsep perancangan Taman Lalu lintas di Surakarta?
- c) Bagaimana menciptakan konsep desain kawasan Taman Lalu lintas di Surakarta sebagai fasilitas studi yang rekreatif?
- d) Bagaimana mendesain pola tata masa dan sirkulasi sesuai dengan ketentuan aturan lalu lintas yang baik?
- e) Bagaimana mendesain fungsi ruang dan bangunan yang mampu mendorong orang untuk lebih sadar dalam berlalu lintas?
- f) Bagaimana mendesain tampilan bangunan melalui media audiovisual, elemen bangunan, struktur, vegetasi, dan *street furniture* menjadi satu kesatuan lansekap?

### **1.5. Tujuan dan Sasaran**

#### **1.5.1. Tujuan**

- a) Merencanakan fasilitas pendidikan dan rekreasi yang berkaitan dengan lalu lintas baik darat, laut, maupun udara.
- b) Mahasiswa mampu mendesain suatu kawasan yang menyediakan fasilitas pendidikan sekaligus menjadi kawasan rekreasi.
- c) Merencanakan suatu fasilitas indoor yang fungsinya difokuskan untuk ruang audiovisual atau ruang simulasi.



- d) Mahasiswa mampu merencanakan suatu kawasan yang mencerminkan taat berlalu lintas dengan berbagai fasilitas lain di dalamnya seperti replika bangunan, simulasi jalan raya dan lainnya.

#### **I.5.2. Sasaran**

Merencanakan kawasan taman lalu lintas yang mampu mewadahi aktifitas didalamnya sebagai tempat belajar dan memahami peraturan-peraturan, tata tertib dan disiplin berlalu lintas serta sebagai sarana rekreasi.

### **1.6. Lingkup Pembahasan**

Pembahasan ditekankan pada perencanaan Taman lalu lintas yang berfungsi sebagai sebuah tempat belajar dan memahami peraturan-peraturan, tata tertib serta disiplin berlalu lintas sejak dini, khususnya kepada anak-anak, pelajar dan umum. Belajar sambil bermain, adalah pola yang diterapkan di Taman ini. Karena itu, bagi balita pun nantinya ada tempat khusus, di mana tersedia alat bermain sesuai dengan usia mereka. Di Taman tersebut anak-anak akan diajak mengenal rambu-rambu lalu lintas di seluruh lokasi dengan mengendarai mobil mini yang dikemudikan oleh petugas. Mereka akan mendapat penjelasan dengan gaya menarik, tentang segala sesuatu yang berhubungan dengan peraturan lalu lintas.

Sementara fasilitas yang disediakan dalam taman lalu lintas ini, mempersiapkan sarana penunjang berupa tanda-tanda lalu lintas (marka jalan) sambil anak-anak tersebut bermain, selain itu juga akan disediakan sebuah miniatur stasiun kereta api, di mana anak-anak akan disuguhi pengetahuan sopan santun, antre, tidak berdesak-desakan dan membeli karcis di loket. Untuk membantu proses belajar mengajar agar efektif dan efisien Taman Lalu Lintas ini juga akan difasilitasi dengan sistem visualisasi yang mempunyai banyak kelebihan diantaranya adalah dapat menyajikan materi pelajaran yang disampaikan dalam bentuk animasi, agar anak-anak tidak bosan saat berlangsungnya kegiatan belajar mengajar.

## 1.7. Keluaran

- a) Mendapatkan konsep analisa tentang site dan bangunan
- b) Mendapatkan konsep design sebagai Taman Lalu lintas di Surakarta.
- c) Mendapatkan konsep tata masa, tata *lanscape* dan tata ruang.

## 1.8. Metodologi Pembahasan

### 1.8.1. Pengumpulan Data

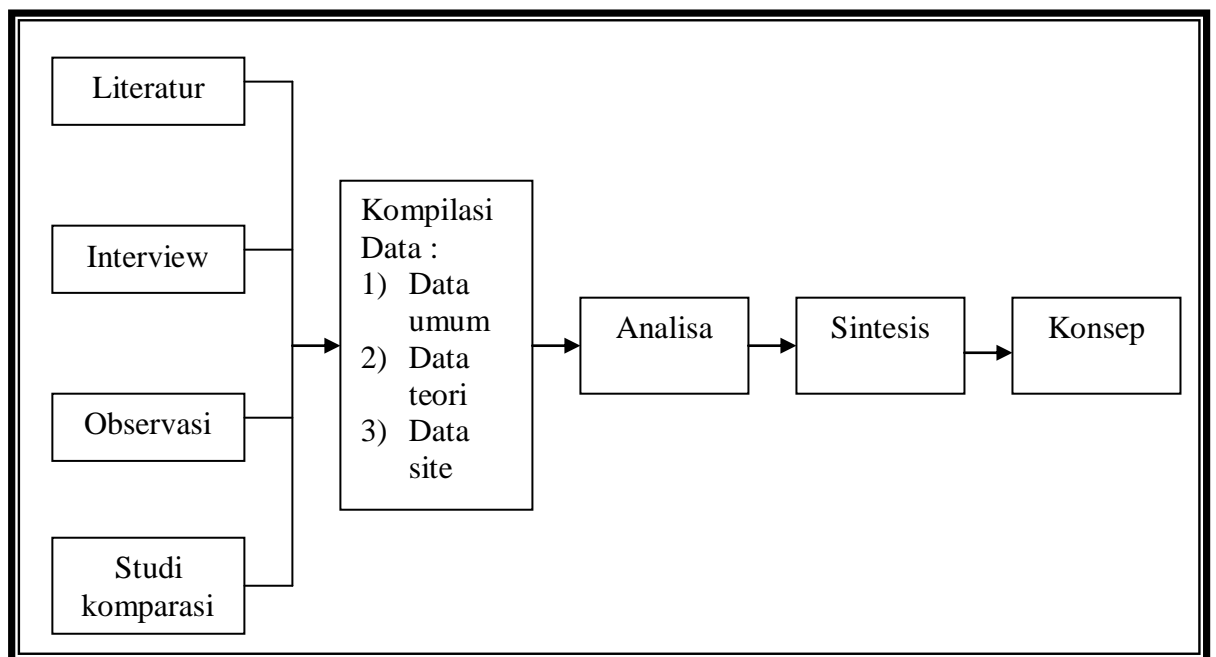
#### a. Data Primer

- Potensi yang ada serta daya lingkungan.

Jenis data primer yang dikumpulkan dapat berupa kondisi lokasi potensi.

- Observasi

Yaitu dengan mengadakan studi lapangan melalui pengamatan langsung untuk mengetahui kondisi fisik lokasi dan tata existing, sarana prasarana yang tersedia serta faktor penunjang dan potensi lainnya.



**Gambar 1.4. Bagan Metode Pembahasan**

(Sumber: Penulis, 2010)

### **b. Data Sekunder**

- Studi Literatur  
Yaitu mengkaji dan menelaah berbagai literatur yang terkait dengan pembahasan yang akan dilaksanakan.
- Interview  
Yaitu Penulis melakukan tanya jawab dengan narasumber dan dosen pembimbing secara langsung.
- Studi Komparasi  
Yaitu mengadakan studi banding pada sebuah obyek yang memiliki kesamaan fungsi untuk mendapatkan referensi dan penalaran/gambaran terhadap desain perancangan.

### **1.8.2. Analisis**

Merupakan penguraian dan penjelasan terhadap permasalahan berdasarkan data-data yang diperoleh, diolah dan dianalisa berdasarkan landasan teori-teori yang terkait dengan permasalahan kemudian ditarik kesimpulan.

### **1.8.3. Sintesis**

Menerapkan tahap penyusunan hasil analisa dalam bentuk kerangka yang terarah dan terpadu yang berupa deskripsi konsep perancangan sebagai pemecahan permasalahan.

## **1.9. Sistematika Pembahasan**

### **Bab I      Pendahuluan**

Pada tahap pertama mengungkap tentang latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran menekankan pada issue tentang perancangan Taman Lalu lintas di Surakarta yang berfungsi sebagai sarana pendidikan transportasi yang kreatif, batasan dan lingkup pembahasan, keluaran, metodologi pembahasan serta sistematika pembahasan.

## **Bab II Tinjauan Pustaka**

Tahap kedua berisi tentang tinjauan umum dan tinjauan khusus untuk proses Dasar Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur berupa tinjauan tentang Taman Lalu lintas yang menjadi sarana pendidikan transportasi yang rekreatif.

## **Bab III Tinjauan Kota Surakarta**

Pendekatan konsep perencanaan dan perancangan *Taman Lalu lintas di Surakarta* yang memuat konsep, gambaran umum, aspek pemilihan, sistem lingkungan dan kondisi site serta pendekatan ekspresi arsitektural yang dapat mendukung perencanaan dan perancangan *Taman Lalu lintas di Surakarta*.

## **Bab IV Analisa Pendekatan dan Konsep Perencanaan dan Perancangan**

Pendekatan konsep dasar perencanaan (pemilihan site, tata lahan, zoning, utilitas, pola sirkulasi). Dan pendekatan konsep dasar perencanaan (kebutuhan ruang, besaran ruang, tata hubungan ruang, tata ruang dalam, bentuk bangunan, element bangunan, struktur, *environment*) dan konsep dasar dan perancangan berisi tentang penerapan konsep umum yang merupakan hasil sintesa dan analisis pendekatan.